

Cina, Kapal, dan Perdagangan

Ditulis oleh M. Ghaniey Al Rasyid pada Kamis, 19 Oktober 2023



Nusantara negeri kepulauan terbesar di dunia, memiliki coretan sejarah menarik mengenai kapal dan perdagangan. Syahdan, kapal sebagai sarana transportasi digunakan oleh beberapa pelaut handal seperti Ibnu Battutah, Magellan, hingga Marcopolo memanfaatkan fasilitas kapal untuk mengarungi satu pulau ke pulau lainnya.

Tiongkok dan perdagangan diibaratkan seperti dua keping mata uang. Lekatnya bangsa Tiongkok dengan perdagangan bukanlah tanpa sebab. Bangsa ini sudah sejak lama memiliki talenta khusus dalam hal perdagangan. Mereka rajin mengarungi lautan untuk berdagang dan membawa beberapa barang berharga seperti sutra dan kain ke negeri yang dijajaki.

Syahdan di Nusantara beberapa kali pulau-pulau Sumatra dan Jawa dibuat pepat oleh *Junk-Junk* (baca; Kapal-kapal) milik pedagang dari Tiongkok. Mereka banyak menukarkan

barang-barang berharga yang dibawa dari Cina untuk digantikan dengan beberapa kebutuhan antara lain; Keramik, tawas, kamper, garam, damask, satin brokat dan bahan katun.

Kapal yang membawa pedagang-pedagang progresif dari Tiongkok, tidak bisa dianggap remeh. Kapal-kapal itu menggunakan tenaga angin melalui bantuan layar besar yang terkembang ditambah konstruksi perkapalannya yang patut diacungi jempol.

Kendati demikian, para pedagang sering menunggu datangnya angin. Mulai dari berangkat hingga pulang ke tanah mereka. Sembari menunggu datangnya angin, para pelancong singgah dengan membangun gudang, tempat tinggal hingga tempat ibadah di Nusantara. Syahdan beberapa bangunan peninggalan berbau Tiongkok tersebar di beberapa daerah di Indonesia.

Kapal-kapal itu menjadi saksi atas kemampuan masyarakat Tiongkok membuat armada laut yang kuat dan terukur. Syahdan, di abad ke-12 setelah tentara Dinasti Han gagal menggempur Majapahit, Raden Wijaya mengamankan beberapa tentara perang Cina untuk diambil keilmuannya dalam bidang perkapalan. Syahdan, ilmu itu berpengaruh bagi tumbuh kembang armada laut Majapahit yang begitu kuat.

Baca juga: Mengenal Bayang, “Serambi Mekah” Pantai Barat Sumatera (4): Robohnya Masjid Kami

Ilmu mengenai perkapalan dipelajari oleh keturunan-keturunan Tiongkok untuk kebutuhan perdagangan dan pengembangan militer. Tiga abad selanjutnya pada abad ke-15, *Junk* Cina semakin berkembang hingga membuat kagum Marcopolo yang dituliskan dalam *Indian Shiping*.

Marcopolo membandingkan antara *Junk* dengan *Dhow* kapal buatan India atau Arab. Marcopolo melihat ada sebuah kekurangan dalam konstruksi *Dhow*. Kapal itu tidak tahan dengan badai yang sering kali menghajar lautan lepas Samudra Hindia atau Laut Cina selatan. Marcopolo mengacungi jempol *Junk* yang punya konstruksi rapi dan tahan akan segala bentuk ancaman di tengah laut.

Beberapa bagian penting *Junk* telah diperhitungkan sedemikian rupa oleh para pembuat kapal *Junk*. *Junk* Cina punya satu atau dua dek. Dari kedua dek itu terdapat kabin-kabin.

Sejenis kompartemen kedap air melingkupi sisi-sisi kabin. Hal ini menjadi sebuah pendukung bagaimana tangguhannya Junk atas resiko kebocoran kapal dan menjaga komoditas dagang dapat bertahan cukup lama.

Kabin itu tak hanya digunakan untuk membawa momotan komoditas dagang. Kabin-kabin kecil yang cukup banyak itu, juga disewakan untuk menggaet para manusia pemberani untuk ikut mengarungi samudra. Hasil sewa digunakan untuk kemakmuran para pelaut.

Junk memiliki beberapa junk-junk kecil. Kegunaan Junk kecil ini memiliki banyak peran. Junk kecil yang gerakannya lebih cepat, digunakan pelaut-pelaut Tiongkok untuk menderek Junk yang lebih besar. Tak hanya itu, Junk kecil digunakan untuk berlabuh kedaratan bila tubir dekat pantai mengalami pendangkalan. Mafhum agar Junk besar tidak karam, maka Junk kecil lah yang digunakan.

Baca juga: Sejarah Diturunkannya Syari'at (4): Antara Kengeyelan Bani Israil dan Keistimewaan Umat Muhammad

'Kecinaan' dan Pengaruhnya di Indonesia

Penyebutan Cina atau Tiongkok baru-baru ini banyak yang memperdebatkan. Sebutan 'Cina' dan 'Tiongkok' memiliki asal muasal sejarahnya. Sebutan Cina sendiri adalah sebutan dari bangsa Eropa. Sebutan itu diambil dari nama sebuah dinasti yang bertengger kurang dari seperempat abad lamanya (225-206 SM). Sedangkan nama Tiongkok diambil dari nama *Zhungguo* (baca; Chungkuo). Chungkuo adalah identitas sebelum nasionalisme Cina berkembang.

Ong Hok Ham sempat risau menyoal asal muasal kategorisasi 'kecinaan' untuk menunjuk salah satu kelompok. Salah satu catatan Ong berjudul *Dari Seminar tentang Peran Orang Cina di Indonesia* (Penerbit Kompas, 2002), narasi 'kecinaan' memang sukar untuk dijawab.

Walakin, Ong meruntut secara historis bagaimana sebab musabab narasi 'kecinaan' itu meuncul. Pada 1740, VOC melakukan kekuasaan politik pertama melakukan penggolongan beberapa kelompok tertentu dengan kategori secara rasial. Tujuan kategorisasi secara rasial itu digunakan untuk mempermudah mengatur sentrum agama, dan keamanan.

Menyoal 'kecinaan', perdagangan dan Indonesia, buku gubahan Leo Suryadinata berjudul *Dilema Minoritas Tionghoa* (Grafiti, 1984) membeberkan secara terbuka dan mendetil bagaimana pengaruh Tiongkok dalam catur perdagangan di Nusantara. Walaupun, beberapa kali termuat sebab musabab yang alhasil menggeret golongan Tiongkok untuk bergulat dengan kebijakan-kebijakan tertentu yang membuat mereka sesak terhimpit.

Baca juga: Uban Nabi Ibrahim dan Tawar Menawar dengan Malaikat Maut

Ekonomi majemuk gubahan J.C Furnival tersirat kelompok Tiongkok dalam manifes perdagangan di Indonesia. Bagi Furnival pengaruh golongan Tiongkok sebagai jembatan antara perdagangan modern kebanyakan dikuasai oleh VOC dengan perdagangan tradisional yang masih dilakukan oleh masyarakat Nusantara pada waktu itu. Kelompok Tiongkok sebagai pen jembatan antara produksi dengan eskalasi perdangan tradisional dengan modern.

Furnival menyebut kelompok Cina sebagai jembatan perdagangan tradisional dan modern, sebelum tahun 1740, kolonial mengakui keuletan dan kerja keras kelompok itu, ditambah kebanyakan mereka tidak menenteng senjata alias tidak mengusik Belanda.

Muram merambah pada media 1740, beberapa masyarakat Cina berpengaruh kudu dibuang ke Srilanka, kala mulai mengusik ketenangan Belanda. Hal yang menyebabkan terusik adalah ketika keuletan dan kerja keras mereka ternyata membuahakan hasil. Sentra perdagangan di Batavia dan beberapa daerah lain, berhasil direngkuh. Syahdan, kuping Belanda memerah dan memasang muka masam untuk membatat mereka yang mendahului Belanda.

Kiwari pengaruh kelompok dagang Tiongkok memang terbilang begitu besar. Banyak pelajaran yang dapat diambil melalui kegigihan dan ketekunan yang dilakukan mereka menyelami dunia perdagangan. Sekian.

